Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2007

Table of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 6

Financial Information 2007 7

Applications Received 8

Special Authorities Processed 9

Applications Received by Region 10

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* 11

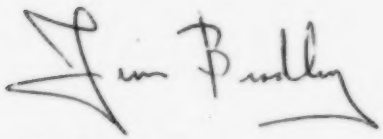
Summaries - Reasons for Decisions 16

To: The Honourable David C. Onley
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2007.

Respectfully submitted,

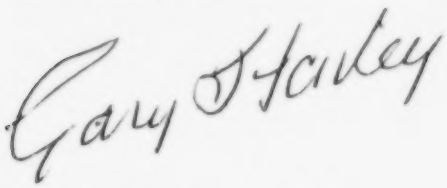


Jim Bradley
Minister

To: The Honourable Jim Bradley
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2007.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2007)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board is an arm's length agency of the Government of Ontario reporting to the Minister of Transportation.

Since the mid-1990's, the primary focus of the Board continues to be the adjudication of applications pursuant to the *Public Vehicles Act*; applications for new or extended authority under Section 6 and applications for review and sanction under Sections 10 and 11.

The Board also has delegated responsibility from the federal government under the *Motor Vehicle Transport Act (1987)*.

These applications are dealt with in two ways. If the material submitted with the application satisfies the requirements of natural justice then a written decision is issued. This significantly decreases the costs to the parties and reduces the time involved to resolve the matter.

If necessary, an oral hearing may be held to determine the merits of the case and to provide both the Board and the parties with the opportunity to hear evidence and cross-examine the witnesses that appear in support of the application. Similarly, respondents must present convincing evidence that the granting of the application will negatively impact their operations. Applicants and the Board are able to cross-examine the respondents on this evidence.

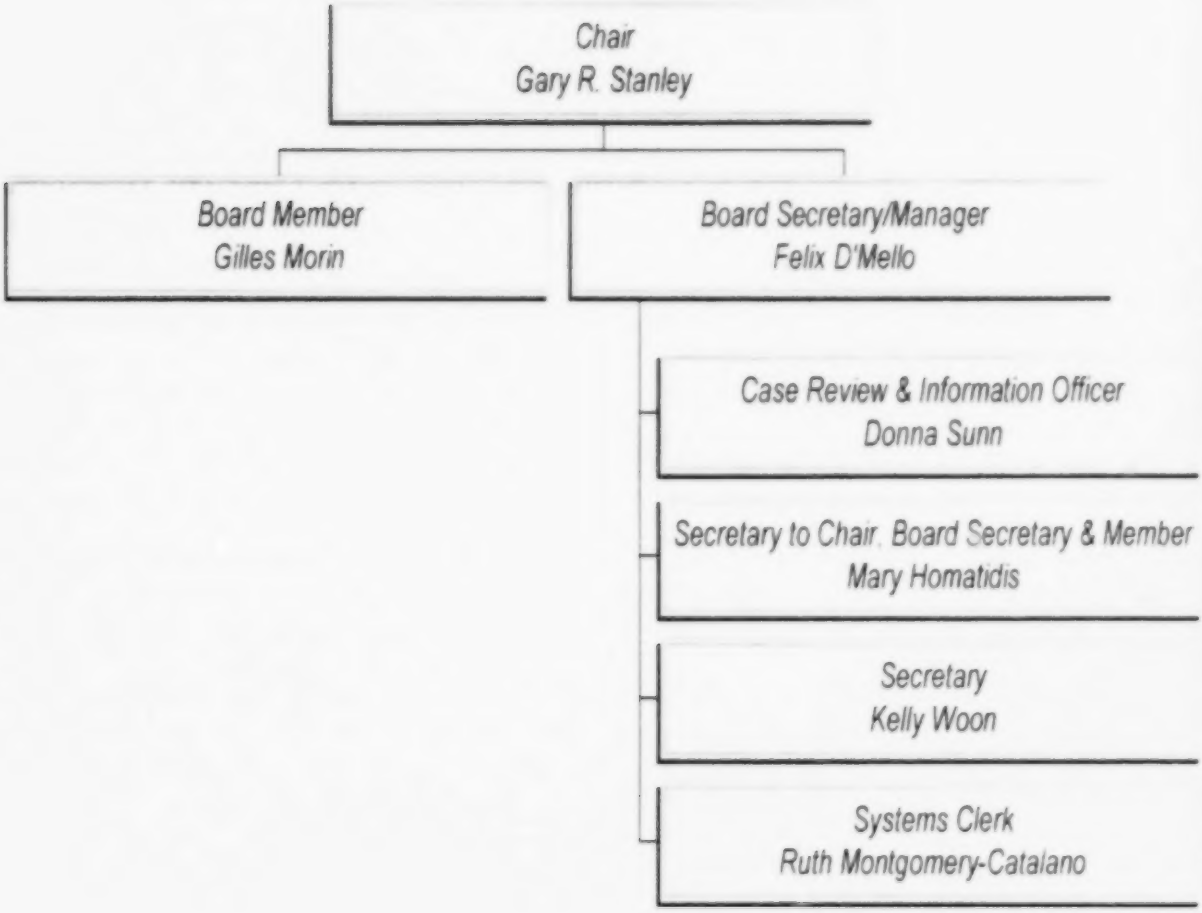
The Board continues its practice of holding evening hearings to accommodate the parties and the public witnesses who cannot appear in support of an application if the hearing is held during normal business hours.

The number of applications received by the Board fluctuates from year to year. The Board continues to issue its decisions in a timely manner usually within two weeks of a hearing. The Board's top priority remains to provide efficient service to both the public and to our stakeholders, the for-hire bus industry.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2007)



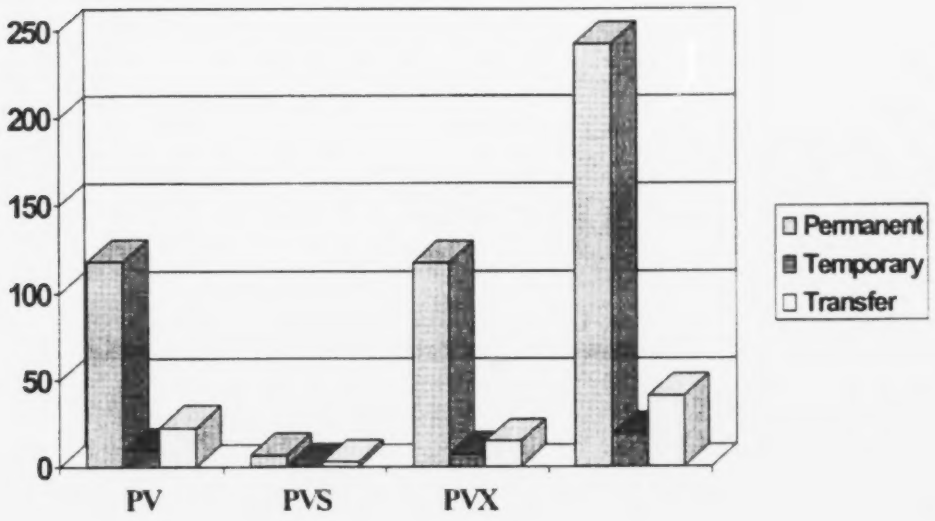
FINANCIAL INFORMATION

Revenues/Recoveries	**2007**	**2006**
Filing Fees	$107,169	$ 116,816
Costs Assessed at Hearings	29,718	38,872
Special Authorities	4,794	3,373
U.S. Exchange	776	833
Total	**$ 142,457**	**$ 159,894**

Expenses		
Salaries, Wages and Benefits	$ 391,341	$ 332,425
Travel and communication	25,031	29,942
Equipment and supplies	54,718	67,320
Total	**$ 471,090**	**$ 429,687**

Net Cost of Board's Operations	**$ 328,633**	**$ 269,793**

Applications Received

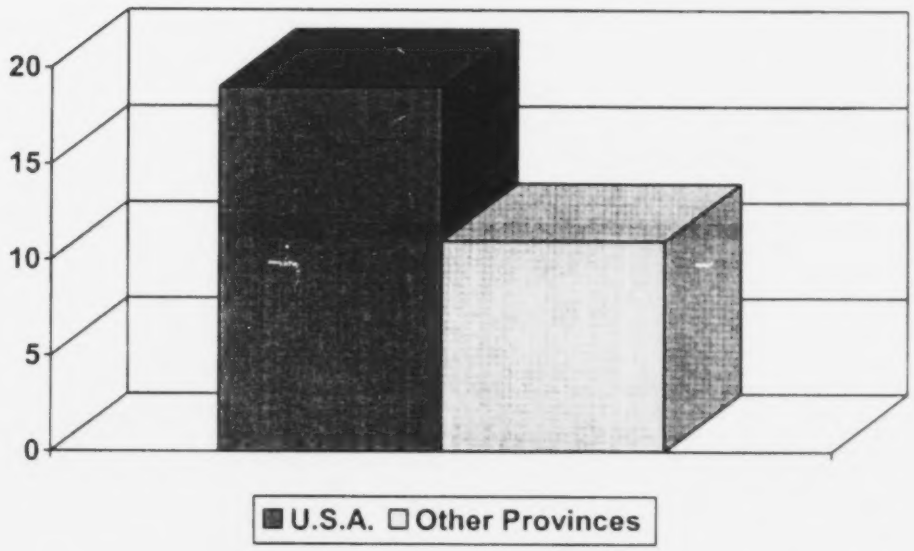


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	118	7	117	**242**
Temporary	10	1	8	**19**
Transfer	23	3	15	**41**
TOTAL	**151**	**11**	**140**	**302**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	19
Other Provinces	11
TOTAL	**30**

Applications Received by Region

Outside Ontario	**50**
Nova Scotia	1
Quebec	20
U.S.A.	29

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	**158**
Barrie	1
Durham	10
Halton	7
Hamilton	5
Niagara	11
Peel	34
Toronto	57
York	27

Eastern Region	**36**
Frontenac	2
Hastings	13
Muskoka	2
Ottawa	5
Peterborough	2
Renfrew	6
Stormont, Dundas & Glengarry	6

Northern Region	**13**
Cochrane	1
Manitoulin	2
Nipissing	1
Sudbury	4
Timiskaming	5

Northwestern Region	**7**
Algoma	2
Rainy River	2
Thunder Bay	3

Southwestern Region	**38**
Brant	2
Bruce	7
Chatham-Kent	4
Elgin	1
Essex	2
Lanark	2
Middlesex	5
Oxford	1
Perth	1
Simcoe	2
Waterloo	2
Wellington	9

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Note: All costs assessed are payable to the Minister of Finance unless otherwise stated.

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Serguei Aliamov Montreal, Quebec	Ordered to stop services	$500.00 $6,000 to the Applicant
American Skybus Tours and Travel Inc. Jersey City, New Jersey, U.S.A.	Ordered to stop services	$300.00
AB Stretch Limousine Service Inc. Woodbridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Michael Banat o/a "Fifth Avenue Limousine" Oakville, ON	Ordered to stop services	$300.00
James Bowman Elmira, ON	Ordered to stop services	$300.00
Barrie Stars Limousine Inc. Newmarket, ON	Ordered to stop services	$300.00
Silva Chicilo o/a "Olympia Limousines" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
George H. Christie o/a "Crystal Limousine" Brampton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Eazy Cab Inc. Sault Ste. Marie, ON	Ordered to stop services	$300.00
Peter Feige o/a "Alexia Livery Limousine Service" Mount Forest, ON	Ordered to stop services	$300.00
Anthony Friedrich o/a "Dr. Dance DJ & Limousine" Thunder Bay, ON	Ordered to stop services	$300.00
Richard Harman o/a "Mirage Limousine Service" Oshawa, ON	Ordered to stop services	$300.00
Lacroix Bus Services Inc. Hearst, ON	Ordered to stop services	$2,547.65
Farooq Hanjra Montreal, QC	Ordered to stop services	$1,000.00 $5,000 to the Applicant
Golden Eagle Van Service Mississauga, ON	Ordered to stop services	$500.00 $2000 to the Applicant
Friendly Van Service Montreal QC	Ordered to stop services	$500.00 $1,500 to the Applicant
Singh Narinderjit Kaur Milton, ON	Ordered to stop services	$500.00 $1,500 to the Applicant
Palwinder Kaur Laval, QC	Ordered to stop services	$500.00 $1,500 to the Applicant

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
David Kleva o/a "David's Limousine Service" Keswick, ON	Ordered to stop services	$300.00
Daniel Knorr Tiverton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Weaver S. Martin Dobbinton, ON	Ordered to stop services	$300.00
1596508 Ontario Inc. o/a "L.A. Limousines" Markham, ON	Ordered to stop services	$300.00
1347663 Ontario Limited o/a "Emerald Limousine" and "Emerald Black Car" Kitchener, ON	Ordered to stop services	$300.00
410144 Ontario Limited o/a "Buckingham Livery Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	$750.00
Performance Centre and Golden Stretch Limousine Ltd. Guelph, ON	Ordered to stop services	$300.00
Park Lane Limousine Services Inc. o/a "Park Lane Livery" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Baljeet Singh Brampton, ON	Ordered to stop services	$500.00 $3,000 to the Applicant
Societe en Commandite de Financement WTH Dorval, QC	Ordered to stop services	$500.00 $2,000 to the Applicant for non-attendance at hearing

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Stanislav Shtotland or Magic Bus Montreal, QC	Ordered to stop services	$500.00 $6,000 to the Applicant
Delbert Souliere o/a "Imperial Transportation Service" Ottawa, ON	Ordered to stop services	$300.00
Societe en Commandite de Financement WTH Dorval, QC	Not guilty of operating in contravention of the PVA	$500.00 $2,000 to the Respondent
Karnail Singh o/a "Delhi Tours" Laval, QC	Ordered to stop services	$500.00 $2,500 to the Applicant
Jaswinder Singh Sidhu Montreal, QC	Ordered to stop services	$500.00 $2,500 to the Applicant
Sarai Satpal Pierrefonds, QC	Ordered to stop services	$500.00 $1,500 to the Applicant
Siddiqui Muhammad Shafiq Montreal, QC	Ordered to stop services	$500.00 $1,500 to the Applicant
Pannu Gurdeep Singh Brampton, ON	Ordered to stop services	$500.00 $1,500 to the Applicant
Snow Bound Inc. o/a "Summer Bound" Collingwood, ON	Ordered to stop services	$500.00
Peter Schaj o/a "Nite Lite Limousine Service" Sudbury, ON	Ordered to stop services	$750.00

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Two of a Kind Limousines and Exotic Car Rentals Inc. Woodbridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Stanley Wilson o/a "Showtime Executive Transportation Services" Haliburton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Willy Warwar o/a "Markville Limousine Service" Markham, ON	Ordered to stop services	$300.00
Guo Xiao Biao Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Elizabeth Dec o/a "Relax Limousine" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2007 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	**P.V.A.**
Motor Vehicle Transport Act:	**M.V.T.A.**
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **A. Filion Bus Lines Ltd. ("Filion")**
Moonbeam, ON

File No: 34075-C

Respondent: Blue Bird Bus Line Inc. ("Blue Bird")

Application: Transportation of passengers on a chartered trip from points in the Townships of Val Rita-Harty and Fauquier-Strickland and the Towns of Kapuskasing and Smooth Rock Falls in Class "D" public vehicles.

Applicant's Case: Six public witnesses testified in support of the application:

- a non-profit organization from Moonbeam that organizes activities, i.e. trips for children to the ski hills in the winter and concerts and guided tours in the summer supported a licence to the local carrier with competitive prices. The trips would originate from Moonbeam and Fauquier;
- a hockey club that originated its trips in Kapuskasing would also use the applicant's service as it was a local carrier and also offered better rates;
- a soccer and baseball organization in Smooth Rock Falls would use the applicant and would co-ordinate the trips with teams from the neighbouring municipalities. They were also involved in the Booster Club that planned bus trips and would require the services of the applicant in the summer and winter. Currently, they undertake the trips in their cars and one bus would be convenient, less costly and also develop a team spirit; and

- a social organization that plans two events a year wanted the choice of an additional carrier to acquire the best price. It currently uses member's cars but the bus would be more fun.

Filion started operations in 1972 and is well known locally. In 2005, it had lost its contract with the Separate School Board due to a controversial bidding competition. As a result, several bus companies went out of business. Filion still has the same fixed expenses even though it lost the contract. Its clients are not affluent and its rates would accommodate that segment of the public. It is only offering small community trips and it would have no economic impact on Blue Bird. Other licensed carriers had not opposed the application for this reason and therefore the application should be granted.

Respondent's Case:

Blue Bird was established in 1974. It was also affected by the Separate School Board crisis and had only survived because of its charter business. It had attempted to get the business of the hockey club but had failed. It has been experiencing a decline in revenue/profit. It cares about its customers and provides safe, well-maintained vehicles for the public. It could not replace its older equipment because of the decline in revenues and this in turn would make the public suffer. With a low population, adding another operator would be risky. He asked the Board to deny the application.

Decision:

As the respondent was not licensed to serve Val Rita-Harty, that part of the application was granted.

Six witnesses representing a cross-section of the geographical area testified the need for choice of carriers so that they would get the best value for their transportation dollar. The witnesses represented non-profit organizations and it was important that the opportunity to choose a carrier be available. The Board concluded that there was a need and demand for an additional service to serve this segment of the public for whom there was no existing service. The option should be made available to the public and in the Board's opinion, Filion had demonstrated a public need for this service from the area applied for.

Filion has been in business since 1972. The awarding of the 2005 Separate School Board contract to another carrier resulted in a financial crisis for Filion. Filion currently operates a service and it will not incur any additional fixed expenses as a result of granting the licence.

Blue Bird alleged that its revenues dropped in 2005. However, the Board noted that its revenues increased sharply the following year because of the void created by several companies going out of business when they lost the school board contracts. There were no statistics substantiating any drop of revenues in the area applied for as a result of a licence being granted. The witnesses testified that they had not used Blue Bird and there would be no economic impact on them if a licence was granted. The Board noted that other carriers

that were licensed in the area applied for had not opposed the application as the application would have no economic impact on their operations.

The Board concluded that:

- there was a public need and convenience for the application;
- Filion had the ability to provide the service; and
- there would be no economic impact on Blue Bird's operation if a licence was granted.

The application was approved.

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("TWI")**
Peterborough, ON

Respondents:

1.	Palwinder Kaur	**File No.: 47061-RE(1)**
2.	Singh Narinderjit Kaur	**File No.: 47055-RE(1)**
3.	Baljeet Singh	**File No.: 47163-RE(1)**
4.	Karnail Singh	**File No.; 45853-RE(1)**
5.	Sarai Satpal	**File No.: 47041-RE(1)**
6.	Pannu Gurdeep Singh	**File No.: 47034-RE(1)**
7.	KS Sahdra	**File No.: 47053-RE(1)**
8.	Serguei Aliamov	**File No.: 46965-RE(1)**
9.	Stanislav Shtotland	**File No.: 46964-RE(1)**

Applications: These were applications filed by TWI under Section 11 of the *Public Vehicles Act*. TWI alleged that all of the respondents were providing passenger transportation in public vehicles between Toronto and Montreal without the proper operating licence from the Province of Ontario. They were all therefore operating in contravention of the *PVA/MVTA* and the Board should take appropriate action against them.

Applicant's Case: TWI used the services of Trillium Investigations & Consultants Ltd. ("Trillium") to substantiate its allegations. In all instances, investigators with Trillium travelled in the vehicles used by the respondents between Toronto and Montreal. In all instances, a fare was paid to the driver of the vehicle. In addition, conversations were recorded and the vehicle and the drivers were photographed without their knowledge. TWI alleged that there was direct evidence incriminating all of the respondents and that the Board should issue Orders to cease operations and also award its costs incurred both for Trillium investigations and legal expenses.

Respondents' Cases: All of the respondents admitted to operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.

Decision: The Board expressed a serious concern with respect to the unlawful transportation that existed and continues to exist between Toronto and Montreal. It was concerned about the safety of the passengers who

used unlicensed carriers, the quality of the drivers and lack of insurance. The Board was troubled that if there were to be a tragic accident, the consequences for the travelling public could be dire. This was evidenced on Highway 401 in Prescott in 2002 where six passengers lost their lives in a tragic accident whilst travelling in a van operated by an unlicensed carrier. The Board stated there was a regulatory system in place in the Province of Ontario to ensure that vehicles are safe and to thereby ensure the safety of the public. The respondents were operating in contravention of the system.

In all instances, the Board issued Orders to cease operations and costs were awarded to the Board and TWI.

Applicants:

1. **CT USA Canada Inc.**
   Dorval, QC
   File No.: 47202

2. **Autocars De La Rouge Inc.**
   Mont Tremblant, QC
   File No.: 47205

3. **4345240 Canada Inc.**
   Chateauguay, QC
   File No.: 47204

Respondent: Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

Application: To transport passengers who have originated overseas on chartered trips to or from cities and airports both in Ontario and Quebec.

Applicants' Case: The applicants are all holders of operating licences in Quebec. The applications were made to serve international tourists, i.e. Europe, United States, Japan, South America, etc. The applicants specialize in serving the international tourists which is a large industry. The passengers would either land in Ontario or Quebec and would also depart from either province after having completed their respective tours. The applicants offered complete group packages, i.e. hotel accommodation, guided tours, meals and travel between the two provinces without any complications or difficulties. This would ensure more flexibility in dealing with the demands of their clientele, e.g. travel agencies and the international tourists they represent. The number of international tourists is on the rise and consequently the demand for the unique transportation service had increased. The applicants alleged the opposition to the applications by Greyhound was frivolous, that it did not provide the service demanded and these types of licences have been routinely approved by the Board in the past. As the applications were for chartered services, there would be no economic impact on Greyhound's scheduled services whatsoever.

Respondent's Case: Greyhound alleged that it offers a regularly scheduled service between Ontario and Quebec and the applications, if approved, would directly conflict with its services. Greyhound offers a direct, regular and equivalent service in much superior equipment. Granting of the applications would have a severe impact on its revenues, load factor, profit margins and consequently, its ability to continue to provide a

service to the public.

Decision:

The Board decided that:

- based on the public support on file, there was a definite need and convenience in support of the applications. The applicants were offering a similar service within Quebec and they now wanted to offer an inter-provincial service. The clientele preferred the use of a dedicated carrier to ensure a good reliable service in clean vehicles;
- the proposed applications would be economically viable and the applicants were ready, willing and able to provide the service applied for; and
- Greyhound failed to prove that the applications, if granted, would have an economic impact on its operations. It provided no specific details of the alleged economic impact. The chartered trips applied for would have no impact on the ridership of Greyhound's scheduled services as the international tourists do not use this service.

The applications were granted.

Applicant: **Delaney Bus Lines Limited ("Delaney")** **File No.: 25089-U**
Avonmore, ON

Respondent: Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

Application: An intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Ottawa and Cornwall in class "D" vehicles.

Applicant's Case: Delaney was founded in 1948. It was planning to use a new 26-passenger mini-coach with washrooms, air-conditioning and reclining seats. The proposed service would commence at 5:45 a.m. in Cornwall, make several stops and finally proceed to Ottawa at 6:00 a.m. each Monday through Friday. Arrival in Ottawa is expected at 7:05 a.m. Monthly passes, including transfer to the Ottawa transit system would be available. The monthly fare would be $400.00 + GST including the pass for the Ottawa transit system. Daily one-way fares would be $15.00. The rates would be lower than that charged by Greyhound. The return trip would leave Ottawa at 4:26 p.m. and arrive in Cornwall at 6:02 p.m.

Delaney was trying to serve the need of early commuters which was not currently being served. It had done its market research, i.e. consulted other local bus companies providing commuter runs, done a market survey, advertised in the local newspapers and company web-site. The bus would be used for chartered trips on weekends. Delaney wanted to serve the community in Cornwall. It would, over time, make money. The service would reduce traffic on the highways and be fuel-efficient and environmentally friendly. Delaney would not impact Greyhound's service as its potential customers did not use their service.

Greyhound's response to the application was weak. There was no community outreach and no immediate reduction of fares. It had failed to meet the needs of the public.

Twenty-four witnesses supported the application. They stated that:

- the early service would get them to work on time;
- Greyhound's current service was too late and did not meet their needs;
- car-pools were unreliable and inconvenient as the traffic volumes were increasing and accidents were on the rise;
- the proposed fare was reasonable when compared to Greyhound's rates;
- driving on your own or by car-pool is expensive, i.e. gas, parking, insurance and depreciation and also very stressful;
- they did not currently use Greyhound's service;
- the pick-up and drop-off points were extremely convenient in comparison to Greyhound's service;
- they preferred living in Cornwall because of the inexpensive housing;
- the commuters would convert to Delaney's service for its convenience and the fact that it is safer to travel by bus than by car; and
- the commuters preferred to arrive home early to spend quality time with their families.

Respondent's Case:

Greyhound stated that:

- passenger counts between Ottawa and Cornwall fluctuated with the busiest times on Mondays and Fridays;
- complaints from passengers for a change in schedule were minimal;
- Greyhound had operated the Cornwall to Ottawa service for 75 years;
- there has been a decline in the passenger count and the service operated at a loss. It was only providing a service to the community;
- if Delaney were to be granted a licence, it would impact Greyhound's service, the driver, the ticket agency and affect other economic areas. Two services could not operate over the same routes and survive;
- Delaney had failed the test of public need and convenience. Greyhound was prepared to meet the public needs by adjusting its fares and scheduled times of departures and arrivals; and
- every passenger lost by Greyhound would impact its existing service which was operating at a loss to start with.

For these reasons, Greyhound asked the Board to deny the application.

Decision:

The Board decided as follows:

Needs and Convenience of the Public

- the witnesses represented a cross-section of the community;
- they would use the service if the licence was granted;
- they lived in the vicinity of Cornwall and commuted or car-pooled to Ottawa on a daily basis;
- they preferred using the proposed bus service due to costs involved, wear and tear on their cars, more free time and convenient pick-up and drop-off points;
- the monthly pass with connection to the Ottawa transit service was attractive; and
- the Greyhound service was rarely used due to the inconvenient schedule.

In the Board's opinion, the needs of the public in the Cornwall area were not being met by Greyhound.

Adequacy of Existing Service

Greyhound has been running the Cornwall/Ottawa route for 75 years. The passenger count was low and the service was currently running at a loss. There was no attempt by Greyhound to be flexible to serve the public need. The Board concluded that this inflexibility was due to the potential disruption of its operations.

Viability of Proposed Service and Applicant's Ability

The Board was impressed by the methodical approach in which Delaney planned and executed the application. The survey, the advertising in the press and a parked bus resulted in solid support from the public. Delaney demonstrated a good business case; this company was financially viable and in the Board's opinion, it was ready, willing and able to provide the service if a licence was granted.

Economic Impact

Greyhound was operating the route at a loss. However, Greyhound provided no market analysis of the potential impact if the licence was granted. Greyhound failed to react to Delaney's proposed operation. Apart from reducing the rates, there was no evidence that they endeavoured to meet the public's need by changing their service. Greyhound should have ascertained the needs of the community at large and served those needs without jeopardizing its overall operations. The needs of the members of the public that testified were separate and distinct from those who currently use the Greyhound service. In the Board's opinion, the introduction of Delaney will have no impact on Greyhound's operation.

The application was granted.

Applicant: Trentway-Wagar Inc. ("TWI") Peterborough, ON — **File No.: 46966-RE(1)**

Respondent: Societe en Commandite de Financement WTH ("Societe")

Application: An application under Section 11 of the *Public Vehicle Act* by TWI. alleging that Societe was operating in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act.*

In spite of the hearing notice indicating that the Board would proceed with the hearing should a party not attend Societe chose not to attend the hearing.

Applicant's Case: TWI alleged that:

- Societe leased/rented vehicles to Express Ride Online who then transported passengers between Toronto and Montreal without an operating licence;
- the term operator is not specifically defined in the *Public Vehicles Act.* In the current situation, nobody took responsibility for the illegal operation. Societe was hiding behind the terms of the rental agreement without any regard for the public and they must be held accountable for the illegal operation;
- TWI made reference to a decision from the Supreme Court (Rizzo & Rizzo) to justify its case. In that decision, the court stated that the words in an act were to be read in their entire context, i.e. the scheme of the act, the object of the Act, and the intention of Parliament. Every act shall be deemed to be remedial **and "receive such fair, large and liberal construction and interpretation as will best insure the attainment of the object of the Act according to its true intent meaning and spirit"**; and
- Express Ride Online was transporting passengers for compensation without an operating licence, with complete disregard for the legislation and inadequate insurance coverage.

Respondents' Case: No presentation

Decision: The Board agreed that the term "operator" was not defined in either the *Public Vehicles Act* or the *Motor Vehicle Transport Act.* However, the Board pointed out that terms operator, operating, operating licence, operations, etc. are featured extensively in both Acts, i.e. vehicle operated on a highway, operating licence, operate a public vehicle, operator of any public vehicle etc. In the Board's opinion, operator in the context of the *Public Vehicles Act* and *Motor Vehicle Transport Act* is a person who is in the business of transporting passengers in public vehicles in accordance with the statutes and regulations.

Based on the above, in the Board's opinion, Societe cannot be defined as an operator as it is not in the business of operating public vehicles. Societe was therefore not operating in

contravention of either the *Public Vehicles Act* or the *Motor Vehicle Transport Act*.

The Board did however express serious concerns that Societe was not aware that their vehicles were being put to illegal use. Societe should not hide behind the terms of a rental agreement without any regard for the public, i.e. no safety checks on its vehicles, the renter's rates are cheap but the public would suffer in a tragedy like that which occurred in 2002 at Prescott. The Board was concerned that insurance companies may not be aware that the vehicles were used for illegal purposes.

Based on the legislation, Societe was found not guilty of operating in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act*. However, as they chose not to attend the hearing the Board felt that they should be held accountable and costs were assessed against them in favour of the Board and the applicant.

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("TWI")** **File No.: 46685-RE(2)**
Peterborough, ON

Respondent: Farooq Hanjra ("Farooq")

Application: TWI alleged that Farooq Hanjra was operating in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act* by transporting passengers in public vehicles without the proper authority from the Board.

Applicant's Case: An investigator for TWI testified that:

- he had travelled with other passengers between Toronto and Montreal in a van driven by a person called Farooq;
- he paid the driver $40.00 cash; and
- the vehicle was registered to Societe en Financement WTH ("Societe"), a car rental company based in Quebec, and was rented to Farooq Hanjra.

TWI alleged that there was a direct link between Farooq and the illegal operations and it was the rental of the vehicle in question. Farooq had appeared before the Board previously and was found to be operating in contravention of the *Public Vehicles Act/Motor Vehicle Transport Act*. He had not paid costs assessed against him and had continued to operate illegally with total disregard for the licensing process.

TWI requested the Board to order that Farooq cease the illegal operation and also award its legal costs.

Respondent's Case: Farooq stated that:

- he had no involvement with unlicensed public vehicle operations and connected it to other individuals;

- denied that the telephone numbers used by the investigators were linked to him. He alleged that the numbers belonged to individuals called Ali and Sunny;
- he had stopped all illegal transportation following the Board's Order in May 2006;
- his driver's licence and other identification were stolen in 2007 and someone else rented the vehicle using his name; and
- he had spent a lot of time and money to prepare for the hearing and had travelled from Montreal by bus.

He requested that the Board deny the application and award him costs of $2,000.00

Decision:

The Board concluded that:

- A vehicle rented by Farooq Hanjra from Societe was involved in the illegal transportation between Toronto and Montreal.

- Farooq's history with the Board and his disregard for the Board's previous Order affected his credibility. He presented no evidence to support his allegation that his identity was stolen.

- Farooq testified that he had ceased illegal operations in May 2006. However, evidence presented in another matter involving Societe in March 2007 totally refutes Farooq's testimony.

A summary of a report in that matter states:

- five vehicles were leased to Express Ride Online;
- Express Ride Online ran a passenger transportation business via the internet;
- the picture at the top of the pages on the internet always had the photo of Farooq;
- the passenger transportation was between Toronto and Montreal;
- Farooq was the driver of the vehicles;
- passengers stated that they used the service regularly; and
- business cards handed out to passengers showed Farooq as the operator of the vehicle.

Based on the report the Board concluded that:

- Farooq has been and is continuing to operate a sophisticated passenger transportation service between Toronto and Montreal without any authority to do so; and
- Farooq's evidence that he had ceased illegal operations had no credibility as he was still operating the business as vehicles were continued to be leased/rented in his name at his residential address.

Based on the above, the Board concluded that Farooq is continuing to operate in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act*.

The Board ordered that Farooq Hanjra cease the operation immediately. Costs were awarded payable by Farooq to both the Board and the Applicant.

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("TWI")** **File No.: 46966-RE(2)**
Peterborough, ON **File No.: 47030-RE(1)**

Respondents: Societe en Commandite de Financement WTH ("Societe") / Aviscar Inc. ("Aviscar")

Applications: An application under Section 11 alleging that Societe en Commandite de Financement WTH and Aviscar Inc. were operating in contravention of the *Public Vehicles Act*/*Motor Vehicle Transport Act*.

Applicant's Case: TWI stated that the vehicles are owned by Societe/Aviscar and the companies should be proactive in working to combat unlicensed van operations. TWI alleged that despite the fact that the Board had ruled otherwise, circumstances indicated that illegal operations were continuing.

TWI's primary interest was to obtain the names of the operators of the leased vehicles so that appropriate action could be taken against them. However, both Societe and Aviscar were refusing to divulge the information. TWI was therefore seeking an order from the Board to disclose the names of the renters. The Personal Information Protection and Electronic Documents Act, the Ontario Highway Transport Board Act and the Statutory Powers Procedure Act give the Board the authority to issue the order.

Respondents' Case: Societe and Aviscar alleged that they do not operate public vehicles and the Board had confirmed that fact in a previous decision. The principle of res judicata was therefore applicable, i.e. the issue had been decided previously, it was a final decision, the parties were the same and the application should therefore be dismissed. The renter's agreement specifically excluded the use of vehicles for the for-hire transportation of people and the respondents could not disclose the names of the renters as it contravened the privacy legislation.

The respondents alleged that the Board could not issue the Order requested by TWI under the terms of the hearing.

Decision: The Board agreed with the respondents that the matter before the Board was exactly the same as the matter heard previously. The Board reiterated that the respondents were not operators of public vehicles and dismissed both matters.

However, the Board expressed its disappointment with the respondents for leasing vehicles to entities engaged in illegal operations that were a threat to the public. The Board expressed hope that the respondents would initiate procedures that would eliminate the continuance of this practice. The safety of the public

was of primary concern.

The applications were dismissed and costs were awarded to the respondents.

Applicant: **Tisdale School Bus Lines Limited ("Tisdale")**
Timmins, ON

File No.: 27972-RE(1)

Respondent: Lacroix Bus Services Inc. ("Lacroix")

Application: An application under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicle Act* by Tisdale alleging that Lacroix was operating in contravention of the *Public Vehicles Act* by transporting passengers without the proper authority.

Applicant's Case: Tisdale outlined its operations and it always ensured that it operated within the terms of its operating licences. Pursuant to a request from CN Rail (Doug Campbell), Tisdale coaches reported to the CN Rail location in Capreol to pick-up CN employees and transport them to Hornepayne. Upon arrival at Capreol, the CN employees were already boarding a vehicle owned by Lacroix. Lacroix was not authorized to originate trips out of Capreol. Tisdale asserted that it was not the first time such an incident had happened; a similar incident happened last summer. Tisdale emphasized that it was important that carriers operate within the confines of their licences and refrain from undertaking charters that they are legally not authorized to do. It was not fair to the licensed carriers who spend a considerable amount of money to maintain their equipment and then lose business to an unlicensed carrier.

Tisdale requested that the Board issue an Order for Lacroix to cease all illegal operations.

Respondent's Case: Lacroix did not deny that it had operated without the proper authority. It was done at a customer's request and the dispatcher was not aware that Lacroix was not authorized to undertake the trip. The customer was insistent in spite of the request having been turned down on two occasions. When questioned by the Board if there were any such illegal charters undertaken, Lacroix stated that in 2002-2003 it had undertaken 27 unauthorized trips.

Lacroix advised the Board that it was their intention to cease the illegal operations immediately. It was the first appearance before the Board in such matters and it would not happen again. It was initiating new procedures to ensure that all staff members are knowledgeable.

Decision: The Board stated that transporting passengers without the proper authority was a serious matter. It had several options, i.e. suspend or cancel the licence, impose conditions on the licence or order that the illegal transportation cease immediately. The Board was disappointed that a prominent corporation like CN Rail would use the services of an

unlicensed carrier. Lacroix has admitted that it operated in contravention of the *Public Vehicles Act* not only in this instance but on 27 other occasions in 2002-2003. Lacroix appeared to be contrite and assured the Board that it would not happen again.

The Board ordered that Lacroix cease all illegal transportation immediately.

Applicant: **Karon L. Wood** **File No.: 47159-RE(1)**
o/a "Withano Coaches" ("Withano")
Clarksburg, ON

Respondent: Snow Bound Inc.
o/a "Summer Bound"

Application: Withano alleged that Summer Bound was transporting passengers without the proper authority.

Applicant's Case: Withano alleged that:

- Summer Bound was promoting tours in ten-passenger seating capacity vehicles;
- it was leasing a large van from a resort;
- it was also distributing brochures advertising tours in direct competition to Withano; and
- it was advertising its tours on a website.

Withano emphasized that Summer Bound must comply with the laws as Withano does.

Respondent's Case: Summer Bound stated that:

- it promotes winter activities in the Collingwood area;
- in the summer it promotes fishing trips, sunset cruises, dinner cruises, etc.
- it also offers a 3-hour tour of the Beaver Valley;
- it denied that it was renting a vehicle from a resort;
- it did not want to compete with Withano but instead wanted to support it. It had in fact put some passengers on some of Withano's tours but never received a commission from Withano;
- it used vans for tours of the Beaver Valley and charged individual fares; and
- now that it was aware of the licensing requirements, it would make an application to the Board for the appropriate licence.

Decision: The Board decided that much of the evidence of Withano was hearsay. However, the president of Summer Bound did admit to the Board investigator that he does transport passengers beyond municipal boundaries for compensation (individual fares) in a public vehicle.

The Board concluded that Summer Bound did operate in contravention of the *Public Vehicles Act* and ordered that the service stop immediately.

Applicant: **Vincent Green and Pamela Kelly**
o/a "Grand Limousine"
Fergus, ON

File No.: 47201-A

Respondent: Red Car Service Inc. ("Red Car")

Applications: Intra and extra-provincial chartered trips from Toronto, Hamilton, Peel, York, Waterloo, Halton, Dufferin, Grey and Wellington in Class "D" vehicles.

Applicant's Case: The applicant stated that:

- it would offer chartered services for corporate clients to the airports in Toronto, Hamilton, Breslau and London;
- it would offer a lower price than the existing available service;
- its main competitor, Red Car, offers a scheduled service, i.e. picks up passengers en route and requires passengers to leave four hours prior to flight departure to ensure arrival at the airport on time; and
- based on the existing market, Red Car could only accommodate 17% of the market and there was room for its proposed service.

The applications were supported by five organizations. They stated that:

- they required limousines, town cars or executive buses for groups of people for promotional VIP purposes and other business functions and personal use;
- the cost savings for fuel, parking and maintenance were important;
- Grand Limousine has great customer service, is reliable and has clean vehicles; and
- it offers a rare service for a rural community.

In reply to the opposition, Grand Limousine stated:

- it has purchased a new vehicle and it met all safety requirements;
- it has no garage facilities but has made arrangements with a registered mechanic to handle all its maintenance requirements;
- it is aware of the procedures and rules of the Greater Toronto Airport Authority and it has made back-up arrangements with other companies in the event of breakdowns or accidents; and
- in its opinion, it would have no negative impact on Red Car's operations and asked the Board to approve the applications.

Respondent's Case: Red Car stated that:

- it has been in business for forty-one (41) years and is currently servicing Guelph, Fergus, Elora, Alma, Belwood and Centre Wellington, the areas included in the applications;
- Grand Limousine has been operating illegally as it is not licensed under the *Public Vehicles Act*;
- the vehicle used by Grand Limousine would not pass an Ontario Ministry of Transportation inspection;
- Red Car operated an airport door-to-door service that was available 24 hours each day, 7 days a week;
- they have staffed check-in facilities at Pearson and Hamilton airports. It offers both shared and private transportation service to the airports and can accommodate any passengers on short notice. It also offers chartered service in vans, sedans and mini-coaches;
- it alleged that should a licence be granted to Grand Limousine, it would economically impact its operations;
- the public support for the applications were their customers and hence it would sustain financial losses;
- as a result of the events of 2001 and SARS, it took them three years to recover a 35% loss in business and to date there has been no growth in business. It may not be able to maintain the current level of service to the rural areas if another operator was licensed; and
- Grand Limousine was not aware of its costs of doing business and that the operation in the long term would not be viable.

Red Car requested that the applications be dismissed.

Decision:

The applications were supported by five parties who had used Grand Limousine previously and want to continue to use them. The Board was aware that many limo/van operators are not aware of provincial licensing and would not hold it against Grand Limousine for having operated without the appropriate licences. The public support was bona fide and deserved merit.

In the Board's opinion, Grand Limousine is a viable operation having been in business for several years.

The events of 2001 and SARS impacted the whole industry and Red Car was not unique in this respect. Red Car failed to provide specific figures as to the negative impact that the granting of the licences would cause their operations. It alleged economic losses but chose not to provide any data to substantiate the allegations.

In the Board's opinion, the granting of the licences would have no economic impact on Red Car's scheduled service whatsoever. Red Car is primarily a scheduled service operator, i.e. multiple pick-ups and drop-offs. Grand Limousine is not.

The applications were granted.

Applicant: **2095484 Ontario Inc.**
o/a "123 Limo.ca"
Ajax, ON

File No.: 47104-B/C

Respondents: 1. Floyd Sinton Ltd. ("Sinton")
2. Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from points in northern, eastern, southern and south-western Ontario.

Applicant's Case: 123 Limo.ca stated that it currently was the holder of operating licences. The applications were to expand the territory in which they operate and to further enable them to meet the needs of their existing clients and potential new business. It provided high-end luxury limousines and motor coaches, primarily to corporate clients. The buses are converted to a luxury limousine configuration and unique customized SUV vehicles.

It is not in direct competition with either of the respondents who offer a more conventional service. The demand for their type of specialized service is increasing and they wish to be able to serve this ever-growing corporate sector.

Respondents' Case: Sinton stated that:

- it has been in business since 1952. It is located in Simcoe County and operates all class of vehicles;
- a number of new licences in Simcoe County have had a negative impact on its operations. In 2006 it had fewer trips and lower revenues resulting in the reduction of the size of its fleet of vehicles;
- the public evidence in support of the applications lacked public need and convenience and did not meet the statutory test; and
- the business plan had very little substance.

Hammond stated that:

- it opposed any licence being issued from Simcoe, Haliburton, Muskoka and Parry Sound as it was licensed in these areas and was ready, willing and able to provide the service;
- it operated all classes of vehicles; and
- as a result of new licences being issued, Hammond has had a substantial drop in revenues. It would further dilute an already weak market and take away work from the employees of licensed carriers.

Decision: The transportation needs of the public support for the application contained no specifics as to the frequency the service would be required, the attempts to use licensed carriers, etc. The Board concluded that the public support failed to meet the statutory test of public need and convenience for service from Haldimand, Haliburton,

Simcoe, Parry Sound and Muskoka.

The business plan of 123 Limo.ca was sketchy and the Board could not conclude as to whether the proposed operation would be viable.

The respondents presented strong arguments that the introduction of an additional licence in their territory would be detrimental to their operations, i.e. statistical evidence of the decrease in revenue, profitability, etc.

In the Board's opinion, granting licences that would include the respondents' geographical areas would have a negative impact on their operations.

The licences were granted, excluding Haldimand, Haliburton and Simcoe Counties and the District of Parry Sound and Muskoka.

Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2007

Table des matières

La Commission 4

Message du président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2007 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* 11

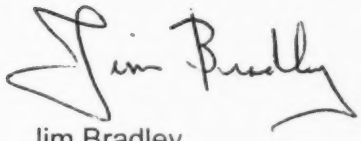
Résumés de décisions rendues 16

À: L'honorable David C. Onley
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

La soussignée a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2007.

Respectueusement,

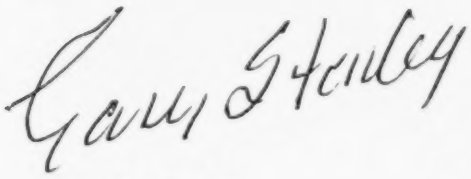


Jim Bradley
Ministre

À: L'honorable Jim Bradley, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2007.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2007)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario est un organisme indépendant du Gouvernement de l'Ontario se rapportant au Ministre des transports.

Depuis le milieu des années 1990, la Commission a pour rôle principal d'accorder de nouveaux permis de transport ou des privilèges additionnels en vertu de l'article 6 *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de statuer sur des requêtes en vertu des articles 10 et 11 de cette même loi.

La Commission exerce aussi les pouvoirs qui lui ont été délégués par le gouvernement fédéral en vertu de la *Loi sur les transports routiers* (1987).

Ces demandes sont traitées de deux façons. Si l'information déposée avec la demande satisfait les exigences de la justice naturelle alors une décision écrite sera émise. Ce processus permet de réduire les frais pour les parties ainsi que le temps nécessaire pour rendre la décision.

Si nécessaire, une audience publique peut être tenue pour déterminer les mérites de la demande et afin de donner l'opportunité à la Commission et aux parties d'entendre la preuve et les témoins supportant la demande. De plus, les opposants doivent présenter une preuve convaincante démontrant que l'émission du permis demandé aura un impact négatif sur leurs opérations. Les demandeurs et la Commission peuvent alors contre-interroger les opposants relativement à la preuve présentée.

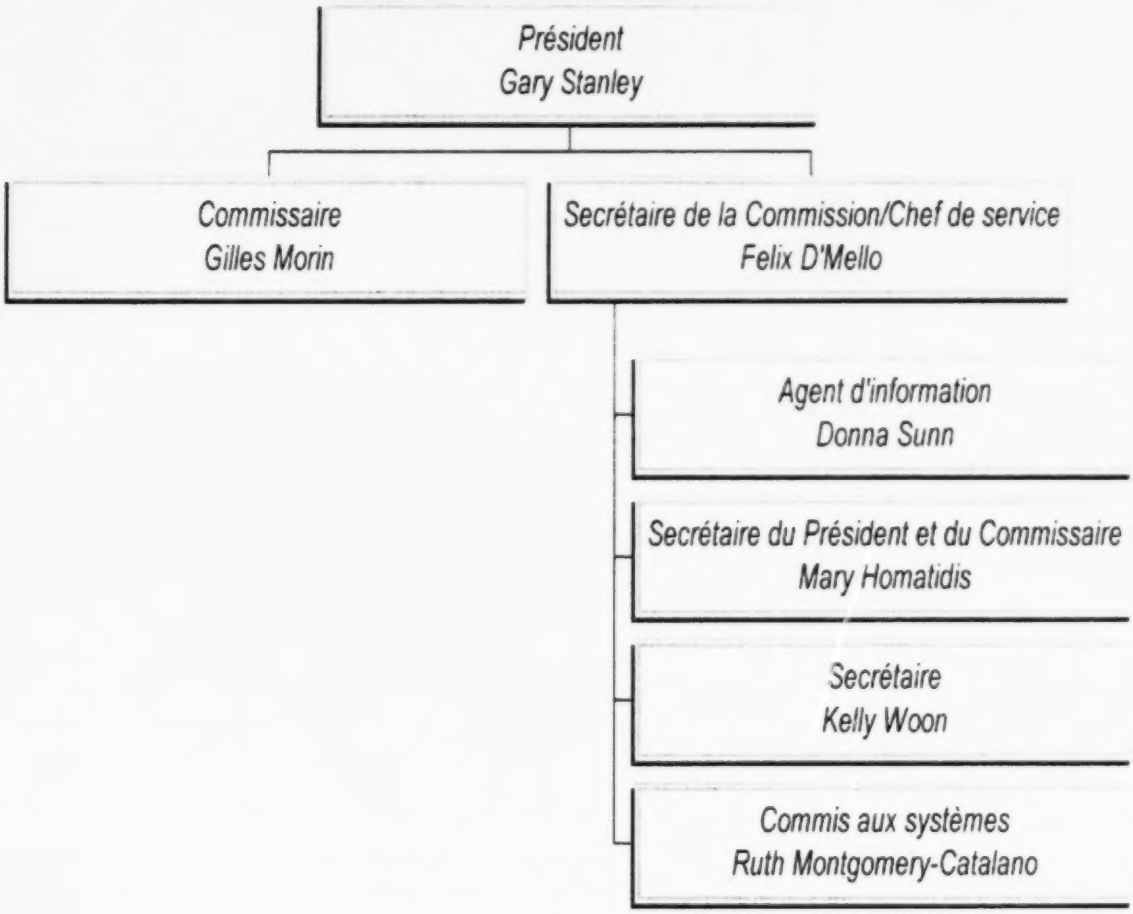
La Commission continue sa pratique de tenir des audiences en soirée afin d'accommoder les parties et les témoins du public qui ne peuvent se présenter aux audiences qui se tiennent durant la journée.

Le nombre de demandes reçues par la Commission varie d'année en année. La Commission continue d'émettre ses décisions promptement, habituellement à l'intérieur de deux semaines de l'audience. La priorité de la Commission est d'offrir un service efficace au public et aux intervenants, l'industrie du transport de passagers.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2007)



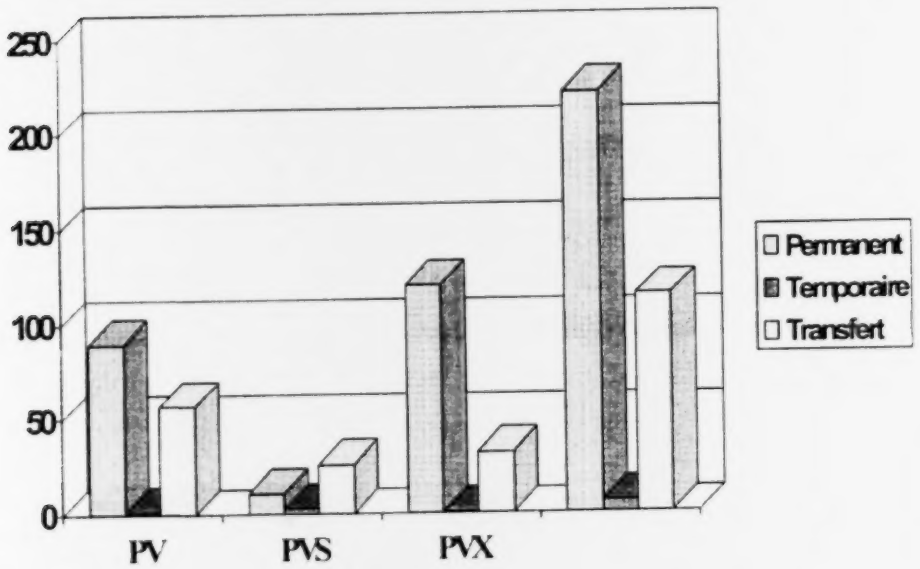
INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements	**2007**	**2006**
Frais de dépôt/demandes	107,160$	116,816$
Frais d'audiences imposés	29,718	38,872
Demandes de permis spéciaux	4,794	3,373
Échange américain	776	833
Total	**142,457$**	**159,894$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	391,341$	332,425$
Voyages et communications	25,031	29,942
Équipement et fournitures	54,718	67,320
Total	**471,090$**	**429,687$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**328,633$**	**269,793$**

Demandes reçues

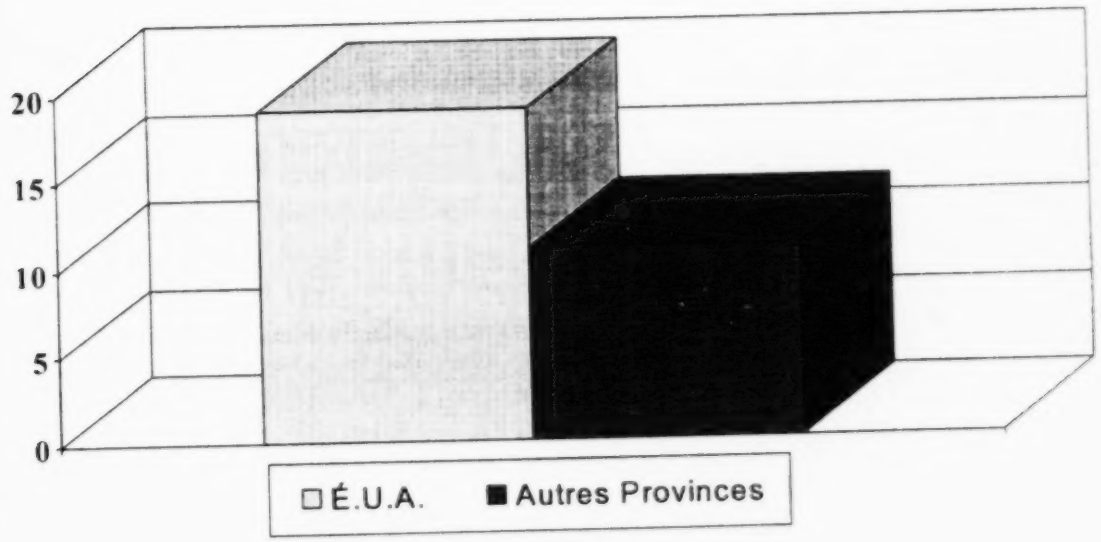


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	118	7	117	242
Temporaire	10	1	8	19
Transfert	23	3	15	41
TOTAL	151	117	140	302

Legende:

PV	Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.	19
Autres Provinces	11
TOTAL	**30**

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario	**50**
Nouvelle Écosse	1
Québec	20
États-Unis	29

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	**158**
Barrie	1
Durham	10
Halton	7
Hamilton	5
Niagara	11
Peel	34
Toronto	57
York	27

Région de l'est	**36**
Frontenac	2
Hastings	13
Muskoka	2
Ottawa	5
Peterborough	2
Renfrew	6
Stormont, Dundas & Glengarry	6

Région du nord	**13**
Cochrane	1
Manitoulin	2
Nipissing	1
Sudbury	4
Timiskaming	5

Région du nord-ouest	**7**
Algoma	2
Rainy River	2
Thunder Bay	3

Région du sud-ouest	**38**
Brant	2
Bruce	7
Chatham-Kent	4
Elgin	1
Essex	2
Lanark	2
Middlesex	5
Oxford	1
Perth	1
Simcoe	2
Waterloo	2
Wellington	9

Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Serguei Aliamov Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 6,000$ au requérant
American Skybus Tours and Travel Inc. Jersey City, New Jersey, U.S.A.	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
AB Stretch Limousine Service Inc. Woodbridge, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Michael Banat o/a "Fifth Avenue Limousine" Oakville, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
James Bowman Elmira, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Barrie Stars Limousine Inc. Newmarket, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Silva Chicilo o/a "Olympia Limousines" Mississauga, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
George H. Christie o/a "Crystal Limousine" Brampton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Eazy Cab Inc. Sault Ste. Marie, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Peter Feige o/a "Alexia Livery Limousine Service" Mount Forest, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Anthony Friedrich o/a "Dr. Dance DJ & Limousine" Thunder Bay, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Richard Harman o/a Mirage Limousine Service" Oshawa, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Lacroix Bus Services Inc. Hearst, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	2,547.65$
Farooq Hanjra Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	1,000$ 5,000$ au requérant
Golden Eagle Van Service Mississauga, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 2,000$ au requérant
Friendly Van Service Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 1,500$ au requérant

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Singh Narinderjit Kaur Milton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 1,500$ au requérant
Palwinder Kaur Laval, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 1,500$ au requérant
David Kleva o/a "David's Limousine Service" Keswick, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Daniel Knorr Tiverton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Weaver S. Martin Dobbinton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1596508 Ontario Inc. o/a "L.A. Limousines" Markham, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1347663 Ontario Limited o/a "o/a Emerald Limousine" et "Emerald Black Car" Kitchener, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
410144 Ontario Limited o/a "Buckingham Livery Service" Toronto, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Performance Centre and Golden Stretch Limousine Ltd. Guelph, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Park Lane Limousine Services Inc. o/a "Park Lane Livery" Toronto, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Baljeet Singh Brampton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 3,000 au requérant
Société en commandite de financement WTH Dorval, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 2,000$ au requérant parce que le défendeur ne s'est pas présenté à l'audience
Stanislav Shtotland ou Magic Bus Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 6,000$ au requérant
Delbert Souliere o/a "Imperial Transportation Service" Ottawa, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Société en commandite de financement WTH Dorval, Québec	Trouvé non-coupable d'exploiter un véhicule de transport en commun	500$ 2,000 au éfendeur
Karnail Singh o/a "Delhi Tours" aval, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 2,500$ au requérant
Jaswinder Singh Sidhu Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 2,500$ au requérant
Sarai Satpal Pierrefonds, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 2,500$ au requérant
Siddiqui Muhammad Shafiq Montréal, Québec	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$ 1,500$ au requérant
Pannu Gurdeep Singh Brampton, Ontario	La Commission a ordonné la cessation immédiate	500$ 1,500$ au requérant

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers:	**LTR**
Service sur horaire:	**Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**
Service nolisé:	**Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse: **A. Filion Bus Lines Ltd. (« Filion »)** **Dossier: 34075-C**
Moonbeam, ON

Opposante: Blue Bird Bus Lines Inc. (« Blue Bird »)

Demandes: Demande de permis de transport nolisé à partir des cantons de Val Rita-Harty et Fauquier-Strickland et les villes de Kapuskasing et Smooth Rock Falls en utilisant des véhicules de catégorie « D »

Preuve de la demanderesse: Six témoins du public ont supporté la demande :

- Un organisme sans but lucratif organisant des activités pour les enfants i.e. des voyages de ski and à des concerts en hiver et des tours guidés en été a supporté ce transporteur local ayant des prix compétitifs. Les voyages auraient pour origine Moonbeam et Fauquier;
- Un club de hockey ayant des voyages ayant pour origine Kapuskasing utiliserait les services de la demanderesse du fait qu'il s'agit d'un transporteur local et que ses prix sont meilleurs;
- Un organisation de soccer et de baseball de Smooth Rock Falls utiliserait les services de la demanderesse et ferait la coordination des voyages avec des équipes des municipalités environnantes. Ces équipes sont aussi impliquées dans le Booster Club qui planifient des voyages en autobus et requérant les services de la demanderesse en été and en hiver. Présentement, les voyages se

font en voitures personnelles et un autobus serait pratique, moins coûteux et développerait aussi l'esprit d'équipe; et

- Un organisme social qui planifie deux évènements par année désirr avoir le choix d'un transporteur additionnel afin d'obtenir le meilleur prix. Présentement les voyages se font en voitures personnelles mais l'autobus serait plus amusant.

Filion a commencé ses opérations en 1972 et est bien connu localement. En 2005, Filion a perdu le contrat avec la Commission scolaire séparée suite à un processus d'appel d'offres controversé. Cela a eu pour résultat que plusieurs compagnies d'autobus ont fermé leurs portes. Filion a toujours les mêmes frais fixes malgré que la demanderesse a perdu le contrat. Ses clients ne sont pas riches et ses taux répond aux exigences de cette partie du marché. Filion n'offre que des voyages pour les petites communautés et ses opérations n'auront aucun impact sur Blue Bird. D'autres transporteurs n'ont pas opposés la demande pour cette raison et à cause de cela la demande doit être accordée.

Preuve de l'opposante:

Les opérations de Blue Bird ont commencé en 1974. L'opposante a aussi été affectée par la crise de la Commission scolaire séparée et n'a survécu que grâce à ses services nolisés. L'opposante a tenté d'obtenir des voyages du club de hockey mais sans succès. Elle a subi un déclin de ses revenus/profits. L'opposante se soucie de ses clients et fournit au public des véhicules sécuritaires et bien entretenus. L'opposante n'a pas pu remplacer ses véhicules plus âgés à cause du déclin de ses revenus et le public en souffre. Avec une population peu élevée, il est risqué d'ajouter un autre transporteur. L'opposante demande à la Commission de rejeter la demande.

Décision:

L'opposante ne détient pas de permis pour desservir Val Rita-Harty et cette portion de la demande a été accordée.

Les six témoins représentant un échantillonnage du secteur géographique ont témoigné qu'il y a un besoin pour un transporteur additionnel de façon à ce qu'ils puissent choisir et obtiennent le meilleur service pour leur argent. Les témoins représentant des organismes sans but lucratif considère qu'il est important d'avoir l'opportunité de choisir un transporteur. La Commission a conclu qu'il y a un besoin et une demande pour un transporteur additionnel pour desservir ce segment du public pour lequel il n'existe pas de service. Le public doit avoir l'option et de l'opinion de la Commission Filion a démontré un besoin de la part du public dans le secteur faisant l'objet de la demande.

Filion est en affaire depuis 1972. Suite à l'attribution en 2005 du contrat de l'École catholique séparée à un autre transporteur Filion s'est retrouvé dans une crise financière. Présentement Filion exploite un service et ne fera pas face à des dépenses additionnelles si le permis était accordé.

Blue Bird indique que ses revenus ont diminué en 2005. Cependant, la Commission note que ses revenus ont augmenté de manière

importante suite au vide créé par les compagnies qui ont cessé leurs activités après la perte des contrats des commissions scolaires. Blue Bird n'apporte pas de statistiques supportant une perte possible de revenus si le permis est accordé. Les témoins ont témoigné qu'ils n'ont pas utilisé Blue Bird et que conséquemment il n'y aura aucun impact économique si le permis est accordé. La Commission note que d'autres transporteurs du secteur faisant l'objet de la demande ont choisi de ne pas opposer la demande parce que l'attribution du permis n'aura aucun impact économique sur leurs opérations.

La Commission conclut que :

- Il y a un besoin du public pour le service;
- Filion est capable d'offrir le service; et
- Il n'y aura pas d'impact économique sur les opérations de Blue Bird

La demande est accordée.

Requérante: **Trentway-Wagar Inc. « TWI »**
Peterborough, ON

Défendeurs:

1. Palwinder Kaur	Dossier: 47061-RE(1)
2. Singh Narindrjit Kaur	Dossier: 47055-RE(1)
3. Baljeet Singh	Dossier: 47163-RE(1)
4. Kamail Singh	Dossier: 45853-RE(1)
5. Sarai Satpal	Dossier: 47041-RE(1)
6. Pannu Gurdeep Singh	Dossier: 47034-RE(1)
7. KS Sahdra	Dossier: 47053-RE(1)
8. Serguei Aliamov	Dossier: 46965-RE(1)
9. Stanislav Shtotland	Dossier: 46964-RE(1)

Requêtes: Les requêtes ont été déposées par TWI en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. TWI allègue que les défendeurs ont donné un service de transport de passagers entre Toronto et Montréal sans détenir le permis émis par la province de l'Ontario. Conséquemment ils ont contrevenu à la LVTC/LTR et la Commission doit imposer les sanctions nécessaires.

Preuve de la requérante: TWI a utilisé les services de Trillium Investigations & Consultants Ltd. (« Trillium ») pour établir le bien-fondé de ses allégations. Dans tous les cas, les enquêteurs de Trillium ont voyagé sur les véhicules des défendeurs entre Montréal et Toronto. Dans tous les cas, un tarif de passagers a été payé au conducteur. De plus, des conversations ont été enregistrées et le véhicule ainsi que les conducteurs ont été photographiés à leur insu. TWI allègue qu'il y a preuve directe incriminant les défendeurs et que la Commission doit émettre des ordonnances ordonnant la cessation des opérations et d'imposer des frais aux défendeurs à être payés à la requérante couvrant les frais de l'enquête de Trillium et les frais légaux.

Preuve des défendeurs: Tous les défendeurs ont admis qu'ils ont opéré en contravention de *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Décision: La Commission s'est dite préoccupée par le transport illégal qui existe et continue d'exister entre Toronto et Montréal. La Commission est préoccupée de la sécurité des passagers qui utilisent les services de transporteurs qui ne détiennent pas de permis, de la qualité des conducteurs et le manque de couverture d'assurance. La Commission a été perturbée par le fait que s'il y a un accident tragique les conséquences pour le public voyageur seront désastreuses. Nous n'avons qu'à nous rappeler de l'accident survenu en 2002 sur l'autoroute 401 dans la région de Prescott lorsque six personnes ont perdu la vie lors de cet accident alors qu'ils voyageaient dans un véhicule d'un transporteur ne détenant pas de permis. La Commission a déclaré que l'Ontario a un cadre de réglementation afin d'assurer la sécurité des véhicules ainsi que la sécurité du public. Les défendeurs ont opéré en contravention du cadre de réglementation.

Dans tous les cas, la Commission émet des ordonnances de cesser les opérations et impose des frais qui doivent être payés à la Commission et à TWI.

Demanderesses:

1. **CT USA Canada Inc.** **Dossier: 47202**
   Dorval, QC
2. **Autocars De La Rouge Inc.** **Dossier: 47205**
   Mont Tremblant, QC
3. **4345240 Canada Inc.** **Dossier: 47204**
   Châteauguay, QC

Opposante: Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

Demande: Transport nolisé de passagers en provenance d'outre mer à partir de villes et d'aéroports en Ontario et au Québec

Preuve des demanderesses: Les demanderesses sont toutes détentrices de permis de transport émis par le Québec. Les demandes ont été déposées pour desservir les touristes internationaux en provenance de l'Europe, des États-Unis, du Japon, de l'Amérique du sud etc. Les demanderesses se spécialisent dans le tourisme international qui constitue un marché important. Les passagers arrivent et repartent soit de l'Ontario, soit du Québec dépendant du forfait de voyage qu'ils ont choisi. Les demanderesses offrent des forfaits complets sans ennui, i.e. incluant l'hôtel, les tours guidés, les repas et les moyens de transport entre les deux provinces. Les nouveaux permis vont leur donner plus de flexibilité pour rencontrer les besoins de leur clientèle i.e. les agences de voyage et les touristes internationaux qu'elles représentent. Le nombre de touristes internationaux augmente et conséquemment la demande pour ce type de service grandit aussi. Les demanderesses indiquent que l'opposition de Greyhound est frivole du fait que Greyhound n'offre pas ce type de service et ces types de demandes ont été par le passé accordés sans problème par la Commission. Les

permis permettent d'offrir des services nolisés et le service offert n'aura aucun impact sur le service sur horaire de Greyhound.

Preuve de l'opposante: Greyhound allègue qu'elle offre un service sur horaire régulier entre l'Ontario et le Québec que les demandes si elles sont accordées vont entrer directement en conflit avec son service. Greyhound offre un service direct, régulier et équivalent utilisant de l'équipement supérieur. L'attribution du permis aura un impact sévère sur ses revenus, son coefficient d'occupation, ses marges de profit et conséquemment sur sa capacité de continuer à fournir le service au public.

Décision: La Commission décide que :

- En se basant sur le support du public au dossier, le besoin et la commodité publics ont été démontrés. Les demanderesses offrent déjà un service similaire à l'intérieur du Québec et elles veulent l'offrir entre les autres provinces. La clientèle préfère utiliser un transporteur exclusif afin de garantir un service fiable et de bonne qualité dans des véhicules propres;
- Le service faisant l'objet des demandes sera économiquement viable et les demanderesses sont prêtes et capables d'offrir le service; et
- Greyhound n'a pas démontré que les demandes, si elles sont accordées, auront un impact économique sur ses opérations et n'a fourni aucun détail sur l'impact économique possible sur ses opérations. Les voyages nolisés qui seront fournis vertu des permis n'auront aucun impact sur le nombre de passagers des services de Greyhound du fait que les touristes internationaux n'utilisent pas ce type de service.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **Delaney Bus Lines Ltd. (« Delaney »)** **Dossier: 25089-U**
Avonmore, ON

Opposante: Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

Demande: Demande de transport intra-provincial sur horaire entre Ottawa et Cornwall utilisant des véhicules de catégorie « D »

Preuve de la demanderesse: Delaney a été fondé en 1948. Delaney a l'intention d'utiliser un autobus de 26 places avec toilette, air climatisé et sièges inclinables. Le service proposé partira de Cornwall à 5:45 le matin, fera plusieurs arrêts en route et finalement poursuivra vers Ottawa à 6 heures du lundi au vendredi. L'arrivée à Ottawa est cédulée pour 7:05 A.M. Des passes mensuelles, incluant le transfert au transport en commun d'Ottawa, seront disponibles. Le prix mensuel sera de 400$ plus la TPS incluant le transfert au transport en commun d'Ottawa. Le prix du billet aller seulement sera de 15$. Les taux sont inférieurs à ceux que charge Greyhound. Le voyage de retour partira d'Ottawa à 16:26 et arrivera à Cornwall 18:02.

En offrant ce service Delaney essaie de desservir les besoins des navetteurs partant très tôt. Ces besoins ne sont pas présentement desservis. Delaney a fait une étude du marché i.e. a consulté d'autres compagnies d'autobus locales donnant un service s'adressant aux navetteurs, fait une étude de marché, a fait de la publicité dans les journaux locaux et sur son site web. L'autobus sera utilisé les fins de semaine pour faire des voyages nolisés. Le but de Delaney est de servir la communauté. Après un certain temps, le service sera rentable. Le service réduira le trafic sur les routes, aura un bon rendement énergétique et écologique. Le service offert by Delaney n'aura aucun impact sur le service donné par Greyhound du fait que les clients potentiels n'utilisent pas son service.

La réponse de Greyhound a été faible. Il n'y a pas eu de contact avec la population et il n'y pas eu de réduction des taux. Greyhound n'a pas rencontré les besoins du public.

Vingt-quatre témoins sont venus témoigner au support de la demande. Ils déclarent ce qui suit :

- Le service matinal les amène au bureau à temps;
- Le service de Greyhound est trop tardif et ne rencontre pas leurs besoins;
- Le covoiturage n'est pas fiable et est incommode pendant que le volume du trafic et des accidents augmentent;
- Les tarifs proposés sont raisonnables comparés à ceux de Greyhound;
- Conduire son propre véhicule ou utiliser le covoiturage est dispendieux tenant compte de l'essence, du stationnement, des assurances et de la perte de valeur du véhicule. De plus, ce peut être stressant;
- Ils n'utilisent pas le service offert par Greyhound;
- Les lieux d'embarquement et de débarquement sont commodes comparés à ceux de Greyhound;
- Ils préfèrent demeurer à Cornwall à cause du coût d'hébergement moins élevé;
- Les navetteurs utiliseront le service de Delaney parce c'est plus commode et plus sécuritaire de voyager en autobus qu'en automobile; et
- Les navetteurs préfèrent arriver à la maison tôt pour pouvoir passer plus de temps avec leurs familles.

Preuve de l'opposante: Greyhound déclare que :

- Le nombre de passagers entre Cornwall et Ottawa fluctue. Les jours les plus achalandés sont les lundis et les vendredis;
- Les plaintes des passagers réclamant un changement d'horaire sont peu nombreuses;
- Greyhound opère le service Cornwall – Ottawa depuis 75 ans;
- Le nombre de passagers est en déclin et le service n'est pas rentable. En conservant le service Greyhound ne veut que rendre service à la communauté;

- Si Delaney obtient le permis, cela aura un impact sur le service de Greyhound, le conducteur, l'agence qui vend des billets et affectera d'autres secteurs économiques. Deux services opérant sur la même route ne peuvent survivre;
- Delaney ne rencontre pas le test de besoin et de commodité du public. Greyhound est prêt à rencontrer les besoins du public en ajustant ses taux et son horaire d'arrivées et de départs; et
- Chaque passager perdu par Greyhound a un impact sur le service existant qui n'est pas rentable.

Pour ces raisons, Greyhound demande à la Commission de rejeter la demande.

Décision :

La Commission statue de la manière suivante :

Les besoins et la commodité du public

- Les témoins représentent un échantillonnage de la communauté;
- Ils vont utiliser le service si le permis est accordé;
- Ils vivent dans la région de Cornwall et voyagent seuls ou en covoiturage à Ottawa tous les jours;
- Ils préfèrent utiliser le service proposé à cause de son coût, de l'usure de leurs véhicules, du temps libre additionnel et les lieux d'embarquement et de débarquement commodes;
- La passe mensuelle incluant la correspondance avec le transport en commun d'Ottawa est très attirant; et
- Ils n'utilisent le service de Greyhound que très rarement à cause de l'horaire peu commode.

La Commission est d'opinion que Greyhound ne rencontre pas les besoins du public de Cornwall.

La suffisance du service existant

Greyhound opère la route Cornwall – Ottawa depuis 75 ans. Le nombre de passagers est bas et présentement le service n'est pas rentable. Greyhound ne s'est pas montré flexible afin de rencontrer les besoins du public. La Commission a conclu que cette inflexibilité est due aux changements potentiels de ses opérations.

La viabilité du service proposé et l'aptitude de la demanderesse

La Commission a été impressionnée par l'approche méthodique de la demanderesse dans la présentation et la planification de sa demande. L'étude de marché, la publicité dans les journaux et le positionnement d'un autobus a eu pour résultat d'apporter un support important de la part du public. Delaney a présenté un solide plan d'affaires; la compagnie est viable financièrement et la Commission est d'avis que la compagnie est prête et capable de donner le service si le permis est accordé.

L'impact économique

Greyhound exploite cette route à perte. Cependant, Greyhound n'a pas fourni d'analyse de marché relativement à l'impact potentiel sur ses opérations si le permis est accordé. Greyhound n'a pas réagi devant le service proposé par Delaney. À l'exception de réduire ses taux, il n'y a aucune indication que Greyhound a tenté de répondre aux besoins du public en changeant son service. Greyhound aurait dû identifier et desservir les besoins du public sans compromettre ses opérations. Les besoins des membres du public qui ont témoigné sont différents et distincts de ceux qui utilisent présentement le service de Greyhound. La Commission est d'opinion que l'introduction du service de Delaney n'aura aucun impact sur les opérations de Greyhound.

La demande a été accordée.

Requérante: **Trentway-Wagar INc. (« TWI »)** **Dossier: 46966-RE(1)**
Peterborough, ON

Défenderesse: Société en Commandite de Financement WTH (« Société »)

Requête: Requête en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* présentée par TWI alléguant que Société a contrevenu à la *Loi sur les transports routiers*.

Même si l'avis d'audience a indiqué que la Commission procèderait en l'absence d'une partie Société a choisi de ne pas se présenter.

Preuve de la requérante: À l'audience TWI allègue que :

- Société loue des véhicules à Express Ride Online qui utilisent ces véhicules pour transporter des passagers entre Toronto et Montréal sans détenir le permis requis;
- Le terme exploitant n'est pas défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Dans le cas présent, personne n'assume la responsabilité du service illégal. Société se cache derrière le contrat de location sans égard au public et elle doit être tenue responsable du service illégal;
- TWI a fait référence à une décision de la Cour Suprême (Rizzo & Rizzo) supportant sa cause. Dans cette décision, la Cour a indiqué que les mots dans une loi doivent être lus dans leur contexte i.e. son schéma, son objet et l'intention du Parlement. La loi est curative et il **doit y être donné une construction et une interprétation juste, large et libérale de façon à s'assurer que l'objet de la loi est atteint conformément à son intention, sa signification et son esprit**; et
- Express Ride Online a transporté des passagers contre rémunération sans permis, sans se soucier de la loi et sans couverture d'assurance adéquate.

Preuve de la défenderesse: Aucune

Décision: La Commission s'accorde pour dire que le terme « exploitant » n'est pas défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers*. Cependant, la Commission a fait remarquer que les termes exploitant, qui exploite, permis d'exploitation, opérations ont une place importante dans les deux lois i.e. un véhicule exploité sur la route, permis d'exploitation, exploite un véhicule de transport en commun, exploitant d'un véhicule de transport en commun. La Commission est d'avis que le terme exploitant dans le contexte de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* est une personne dont le commerce est de transporter des passagers dans des véhicules de transport en commun conformément à la loi et aux règlements.

En se basant sur ce qui précède la Commission est d'opinion que le terme exploitant ne peut s'appliquer à Société parce que son commerce n'est pas le transport de passagers dans des véhicules de transport en commun. Conséquemment, Société n'a pas contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ou la *Loi sur les transports routiers*.

La Commission s'est dite préoccupée par le fait que Société ne sait pas que ses véhicules sont utilisés de manière illégale. Société ne doit pas se cacher derrière les termes du contrat de location sans regard pour le public i.e. pas de vérifications mécaniques de ses véhicules, les taux de location sont peu chers mais le public va souffrir si une tragédie comme celle qui s'est produite à Prescott en 2002 arrive. La Commission s'est aussi dite préoccupée que les compagnies d'assurance ne sont peut-être au courant que les véhicules sont utilisés à des fins illégales.

En se basant sur la législation, Société n'a pas contrevenu à la *Loi sur les transports routiers*. Cependant vu qu'elle ne s'est pas présentée à l'audience la Commission a décidé qu'elle devrait quand même être responsable des coûts encourus par la Commission et la requérante. Des frais ont été imposés à être payés à la Commission et à la requérante.

Requérante: **Trentway-Wagar Inc. («TWI»)**
Peterborough, ON

Dossier: 46966-RE(2)

Défendeur: Farooq Hanjra (« Farooq »)

Requête: TWI allègue que Farooq Hanjra contrevient à la *Loi sur les transports routiers* en transportant des passagers en utilisant des véhicules de transport en commun sans détenir le permis requis émis par la Commission.

Preuve de la requérante: Un enquêteur engagé par TWI témoigne que :

- Il a voyagé avec d'autres passagers entre Toronto et Montréal dans une fourgonnette conduite par une personne s'appelant Farooq;
- Il a payé comptant au conducteur un montant de 40$; et
- Le véhicule est immatriculé au nom de Société de Financement WTH (« Société »), une compagnie de location d'automobiles située au Québec, et a été loué à Farooq Hanja.

TWI allègue qu'il y a lien direct entre Farooq et les opérations illégales et ce lien est la location du véhicule en question. Farooq s'est retrouvé devant la Commission avant et il a été trouvé coupable de contrevenir à *la Loi sur les véhicules de transport en commun/la Loi sur les transports routiers*. Il n'a pas payé les frais qui lui ont été imposés et a continué d'opérer illégalement sans égard au processus d'émission des permis.

TWI a demandé que la Commission ordonne à Farooq de cesser ses opérations illégales et que la Commission impose à Farooq des frais représentant les frais légaux de la requérante.

Preuve du défendeur: Farooq déclare que :

- Il n'est pas impliqué dans des opérations illégales et connecte ces opérations illégales à d'autres individus;
- Il nie que les numéros de téléphone contactés par les enquêteurs lui sont liés. Il allègue que ces numéros appartiennent à deux individus ayant pour nom Ali et Sunny;
- Il a arrêté toute opération illégale suite à la décision de la Commission en mai 2006;
- Son permis de conduire et ses pièces d'identité ont été volé en 2007 et quelqu'un d'autre a loué le véhicule;
- Il a dépensé temps et argent pour se préparer à l'audience et est venu de Montréal en autobus.

Il a demandé à la Commission de rejeter la requête et de lui accorder des frais de 2,000$

Décision: La Commission conclut que :

- Le véhicule loué par Farooq de Société est impliqué dans le transport illégal entre Toronto et Montréal.

- Le passé de Farooq auprès de la Commission et son refus d'obtempérer à l'ordonnance de la Commission ont affecté sa crédibilité. Il n'a présenté aucune preuve que ses pièces d'identité ont été volées.

- Farooq a témoigné qu'il a cessé les opérations illégales en mai 2006. Cependant, dans un dossier qui a impliqué Société en mai

2007 démontre que ce n'est pas le cas.

Un résumé du rapport dans ce dossier indique que :

- Cinq véhicules ont été loués par Express Ride Online;
- Express Ride Online opère un service de transport de passagers via l'internet;
- La photo de Farooq a toujours apparu sur les pages internet;
- Les passagers sont transportés entre Montréal et Toronto;
- Le conducteur du véhicule était Farooq;
- Les passagers ont indiqué qu'ils utilisent le service régulièrement; et
- La photo de Farooq apparaît sur les cartes d'affaires données aux passagers.

En se basant sur le rapport la Commission conclut que :

- Farooq a opéré et opère toujours un service de transport sophistiqué de passagers entre Montréal et Toronto et cela sans détenir le permis requis; et
- La preuve de Farooq disant qu'il a cessé ses opérations illégales n'est pas crédible du fait qu'il opère toujours des véhicules loués à son nom et à son adresse.

En se basant sur ce qui dit ci-dessus, la Commission conclut que Farooq continue de contrevenir à la *Loi sur les transports routiers*.

La Commission ordonne la cessation immédiate des opérations de Farooq. Des frais ont été imposés par la Commission à être payés à la requérante et à la Commission par Farooq

Requérante:	**Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)** **Peterborough, ON**	**Dossier: 46966-RE(2)** **Dossier: 47030-RE(1)**
Défenderesses:	Société en commandite de financement WTH (« Société ») /Aviscar Inc. (« Aviscar »)	
Requêtes:	Requête en vertu de l'article 11 alléguant que Société en Commandite de financement WTH et Aviscar Inc. ont contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et à la *Loi sur les transports routiers*.	
Preuve de la requérante:	TWI déclare que Société/Aviscar sont propriétaires des véhicules utilisés et doivent être proactifs et travailler de façon à combattre l'exploitation illégale de leurs véhicules. TWI allègue qu'en dépit du fait que la Commission a décidé de façon différente précédemment les circonstances indiquent que les opérations illégales continuent.	

L'intérêt premier de TWI est d'obtenir les noms des exploitants des véhicules loués de façon à ce que des actions appropriées soient

prises contre eux. Cependant, Société et Aviscar ont refusé de divulguer cette information. TWI a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance afin de les enjoindre à divulguer les noms des locataires. *La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*, la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario* et la *Loi sur l'exercice des compétences légales* donnent à la Commission le pouvoir d'émettre une telle ordonnance.

Preuve des défenderesses:

Société et Aviscar allègue qu'ils n'exploitent pas de véhicules de transport en commun et que la Commission a confirmé ce fait dans une décision précédente. Le principe de la chose jugée s'applique i.e. que la question a été jugée précédemment, qu'il s'agit d'une décision finale, que les parties sont les mêmes et conséquemment la requête doit être rejetée. Le contrat de location exclut spécifiquemment le transport rémunéré de passagers et les défenderesses ne peuvent divulguer les noms des locataires à cause de la législation sur la protection de la vie privée.

Les défenderesses allègue que la Commission ne peut émettre l'ordonnance demandée par TWI en vertu des termes de l'audience.

Décision:

La Commission est d'accord avec les défenderesses que le présent dossier est le même que celui entendu par la Commission précédemment. La Commission a réitéré que les défenderesses ne sont pas des exploitants de véhicules de transport en commun et a rejeté les deux requêtes.

Cependant, la Commission a exprimé sa déception vis-à-vis les défenderesses du fait qu'elles louent des véhicules à des entités impliquées dans des opérations illégales constituant une menace pour le public. La Commission espère que les défenderesses mettront en place des procédures afin d'éliminer cette pratique dans le futur. La sécurité du public est la priorité numéro un.

Les requêtes ont été rejetées et des frais imposés à la requérante.

Requérante: **Tisdale School Bus Lines Limited (« Tisdale »)**
Timmins, ON

Dossier: 27972-RE(1)

Défenderesse: Lacroix Bus Services Inc. (« Lacroix »)

Requête: Requête de Tisdale en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Lacroix a contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* parce que Lacroix a transporté des passagers sans détenir le permis requis.

Preuve de la requérante: Tisdale a fait état de ses opérations et du fait que la compagnie s'assure toujours que la compagnie opère conformément à ses permis. L'incident en question se passe comme suit : suite à la

demande de CN Rail (Doug Campbell), les autobus de Tisdale se rendent à l'établissement de CN à Capreol afin de prendre ses employés et de les amener à Hornepayne. Lorsque l'autobus arrive à Capreol, les employés ont déjà commencé à embarquer dans un autobus de Lacroix. Lacroix n'est pas autorisé à prendre des voyages à Capréol. Tisdale déclare que ce n'est pas la première fois qu'un tel incident arrive; un incident similaire s'est produit l'été passé. Tisdale souligne qu'il est important que les transporteurs se confinent aux limites de leurs permis et évitent de prendre des voyages nolisés qui ne sont pas autorisés par leurs permis. Il n'est pas juste que des transporteurs opérant légalement et dépensant des sommes considérables pour maintenir leur équipement perdent des voyages aux mains d'un transporteur illégal.

Tisdale a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant Lacroix de cesser ses opérations illégales.

Preuve de la défenderesse:

Lacroix ne nie qu'il a opéré sans le permis requis. Cela s'est produit à la demande d'un client et le répartiteur ne savait pas que Lacroix n'est pas autorisé à faire le voyage. Lorsqu'interrogé par la Commission au sujet des voyages illégaux, Lacroix a déclaré qu'en 2002-2003 la compagnie a fait 27 voyages non autorisés.

Lacroix avise la Commission de son intention de cesser les voyages illégaux immédiatement. Il s'agit d'une première comparution devant la Commission pour ce genre d'affaire et cela ne se reproduira pas. Lacroix avise que de nouvelles procédures ont été mises en place de façon à s'assurer que tout le personnel connait les règles.

Décision:

La Commission indique que le transport de passagers sans détenir le permis requis est sérieux. La Commission a plusieurs sanctions à sa disposition i.e. suspendre ou annuler le permis, imposer des conditions au permis ou ordonner la cessation immédiate du transport illégal. La Commission est déçue qu'une société majeure comme CN Rail utilise les services d'un transporteur ne détenant pas les permis requis. Lacroix admet avoir contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* non seulement dans le présent dossier mais aussi en 2002-2003 à 27 occasions. Lacroix semble avoir des remords et assure la Commission que cela ne se répètera plus.

La Commission ordonne la cessation immédiate du transport illégal.

Requérante: **Karon L. Wood**
o/a « Withano Coaches » (« Withano »)
Clarksburg, ON

Dossier: 47159-RE(1)

Défenderesse: Snow Bound Inc.
o/a « Summer Bound »

Requête: Withano allègue que Summer Bound a transporté des passagers sans détenir le permis requis.

Preuve de la requérante: Withano allègue que Summer Bound :

- fait la promotion de voyages nolisés dans des véhicules ayant une capacité de 10 passagers;
- loue un gros véhicule d'un centre de villégiature;
- distribue des brochures faisant la promotion de voyages en compétition directe avec Withano;
- fait la publicité des voyages sur son site web.

Withano souligne que Summer Bound est soumis aux mêmes lois que Withano.

Preuve de la défenderesse: Summer Bound déclare que la compagnie:

- fait la promotion des activités d'hiver sur son site web;
- en été fait la promotion de voyages de pêche, de croisières au coucher du soleil, de croisières etc.
- offre un voyage de 3 heures dans la Beaver Valley;
- nie qu'il loue un véhicule d'un centre de villégiature;
- ne veut pas compétitionner avec Withano mais veut le supporter. En fait la compagnie envoie même des passagers à Withano et ne reçoit pas de commissions.
- utilise des fourgonnettes pour les voyages dans la Beaver Valley et charge des taux individuels; et
- maintenant que la compagnie sait qu'un permis est nécessaire elle va déposer la demande nécessaire auprès de la Commission.

Décision: La Commission déclare que la plus grande partie de la preuve présentée par Withano est du oui-dire. Cependant, le président de Summer Bound a admis à l'enquêteur de la Commission que la compagnie a fait du transport rémunéré de passagers au-delà des limites municipales (taux individuels) dans un véhicule de transport en commun.

La Commission conclut que Summer Bound a contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et ordonne la cessation immédiate du service.

Demandeurs: **Vincent Green et Pamela Kelly**
o/a « Grand Limousine »
Fergus, ON

Dossier: 47201-A

Opposante: Red Car Service Inc. (« Red Car »)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à

partir de Toronto, Hamilton, Peel, York, Waterloo, Dufferin, Grey et Wellington utilisant des véhicules de catégorie « D ».

Preuve des demandeurs: Les demandeurs déclarent que :

- ils vont offrir des services nolisés à des clients corporatifs aux aéroports de Toronto, Hamilton, Beslau et London;
- les taux seront plus bas que ceux présentement offerts;
- le principal compétiteur, Red Car, offre un service sur horaire i.e. prend des passagers en route et demande aux passagers de partir quatre heures avant l'heure du vol de façon à s'assurer d'arriver en temps à l'aéroport; et
- en se basant sur le marché actuel, Red Car peut seulement servir 17% du marché et il y a de la place pour le service proposé.

Les demandes ont reçu le support de cinq organisations. Les personnes qui ont témoigné déclarent que :

- elles ont besoin de limousines, voitures luxueuses ou d'autobus spéciaux pour des groupes de personnes pour des voyages promotionnels VIP et autres rassemblements d'affaires et à des fins personnelles;
- les économies d'essence, de stationnement et d'entretien sont importantes;
- Grand Limousine offre un excellent service aux clients, est fiable et ses véhicules sont propres; et
- Grand Limousine offre un service rare pour une communauté rurale.

En réponse à l'opposante, Grand Limousine indique que la compagnie:

- a acheté un véhicule neuf et qu'il rencontre toutes les exigences de sécurité;
- n'a pas de garage mais que la compagnie a pris les arrangements nécessaires avec un mécanicien qualifié qui s'occupe des exigences d'entretien;
- est au courant des procédures et des règles à l'aéroport de Toronto et que la compagnie a pris les arrangements nécessaires en cas de panne ou d'accident; et
- la compagnie est d'opinion que son service n'aura aucun impact sur les opérations de Red Car et demande à la Commission d'accorder les demandes.

Preuve de l'opposante: Red Car déclare que :

- la compagnie est en affaire depuis 41 ans et présentement offre le service couvrant les secteurs de Guelph, Fergus, Elora, Alma, Belwood et Centre Wellington, des secteurs couverts par les présentes demandes;
- Grand Limousine opère illégalement du fait que la compagnie ne détient pas de permis;

- le véhicule utilisé par Grand Limousine ne passerait pas une inspection du Ministère des transports;

- Red Car opère un service porte-à-porte qui est disponible 24 heures par jour et 7 jours par semaine;
- la compagnie a des aménagements pour l'enregistrement aux aéroports de Toronto et de Hamilton. La compagnie offre à la fois un service de transport partagé ou individuel en direction des aéroports et peut accommoder des passagers à la dernière minute. La compagnie offre aussi des services nolisés en fourgonnettes, automobiles et petits autobus;
- l'émission d'un permis à Grand Limousine aura un impact économique sur ses opérations;
- les organisations supportant la demande de Grand Limousine sont les clientes de Red Car et de ce fait la compagnie souffrira des pertes financières;
- la compagnie a pris trois ans pour récupérer du déclin de 35% de clientèle suite aux évènements de 2001 et de SARS et il n'y a pas de croissance de clientèle. La compagnie ne sera peut-être pas capable de maintenir le niveau de service actuel dans les secteurs ruraux si un exploitant additionnel obtient un permis;
- Grand Limousine ne réalise pas les coûts reliés à l'entreprise et l'opération n'est pas viable à long terme.

Red Car demande que les demandes soient rejetées.

Décision:

Les demandes ont été supportées par cinq organisations qui ont utilisé les services de Grand Limousine auparavant et veulent continuer à le faire. La Commission est consciente que plusieurs exploitants de limousines ne savent pas qu'ils doivent détenir un permis de la Commission pour donner leurs services et en tiendra compte. Le support du public est de bonne foi et a du mérite.

La Commission est d'opinion que Grand Limousine est une opération viable étant en opération depuis plusieurs années.

Les évènements de 2001 et du SARS ont eu un impact sur toute l'industrie et la situation de Red Car n'est pas unique. Red Car n'a pas fourni de données spécifiques démontrant un impact négatif sur ses opérations si le permis est accordé. Red Car allègue avoir subi des pertes économiques mais a choisi de ne pas fournir des données pour établir le bien-fondé de ses allégations.

La Commission est d'opinion que l'émission des permis n'aura aucun impact économique sur le service sur horaire donné par Red Car. Red Car est avant tout un exploitant de service sur horaire i.e. embarquements et débarquements multiples. Grand Limousine n'en est pas un.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **2095484 Ontario Inc.**
o/a « 123 Limo.ca »
Ajax, ON

Dossier: 47104-B/C

Opposantes:

1. Floyd Sinton Ltd. (« Sinton »)
2. Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers à partir de points situés dans le nord, le sud, l'est et le sud-ouest de l'Ontario.

Preuve de la demanderesse:

123 Limo.ca indique que la compagnie est présentement le détenteur de permis de transport. Les demandes visent à étendre son territoire d'exploitation et de lui permettre de rencontrer les besoins de ses clients existants et de ses clients potentiels. La compagnie fournit des limousines et autobus luxueux de haut de gamme, principalement à des clients corporatifs. Les autobus ont été convertis et ont maintenant une configuration de limousines luxueuses ou de VUS modifiés.

Ce service n'est pas en compétition directe avec le service fourni par les opposantes qui offrent un service plus conventionnel. La demande pour ce type de service augmente et la compagnie veut se positionner pour desservir ce secteur d'activité qui augmente sans cesse.

Preuve des opposantes:

Sinton déclare que :

- la compagnie opère depuis 1952 et est basée dans le comté de Simcoe. Elle exploite toutes les catégories de véhicules;
- des nouveaux permis ont été émis pour le comté de Simcoe et cela a eu un impact négatif sur ses opérations. En 2006, la compagnie a eu une diminution du nombre de voyages and de ses revenus résultant en une réduction de la grosseur de sa flotte de véhicules;
- la preuve du public au support des demandes ne démontrent pas les besoins and la commodité du public et ne rencontre pas le test statutaire; et
- le plan d'affaire n'a pas de substance.

Hammond a déclaré que :

- la compagnie oppose toute demande de permis pour les secteurs de Simcoe, Haliburton, Muskoka et Parry Sound parce qu'elle détient des permis pour ces secteurs et qu'elle est prête et capable d'offrir le service;
- la compagnie exploite toutes les catégories de véhicules; et
- à cause du nombre de nouveaux permis émis, Hammond a subi une baisse importante de ses revenus. L'ajout d'un nouveau détenteur de permis va diluer un marché qui est déjà faible et enlèvera du travail aux employés des transporteurs existants.

Décision:

Les besoins en transport de la part du public supportant les demandes ne contiennent pas de détails concernant la fréquence du service

demandé, si les témoins ont tenté de contacter des transporteurs existants etc. La Commission a conclu que le support du public ne

rencontre pas le test statutaire de nécessité et commodité du public pour les secteurs de Haldimand, Haliburton, Simcoe, Parry Sound et Muskoka.

Le plan d'affaire de 123 Limo.ca est imprécis et la Commission ne peut décider si le service proposée est viable.

Les opposantes présentent des arguments solides supportant que l'introduction d'un permis additionnel sur leur territoire aura un effet adverse sur leurs opérations i.e. une preuve statistique de la diminution des revenus, profitabilité etc.

La Commission est d'opinion que d'accorder les demandes incluant le secteur géographique des opposantes aura un impact négatif sur leurs opérations.

Les demandes sont accordées, excluant les comtés de Haldimand, Haliburton et Simcoe et le District de Parry Sound et Muskoka.